VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI KULTURY FIZYCZNEJ, SPORTU I TURYSTYKI**

(NR 142)

z dnia 5 listopada 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki (nr 142)

5 listopada 2014 r.

Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki, obradująca pod przewodnictwem posła **Jakuba Rutnickiego (PO)** zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Sportu i Turystyki na temat budowy Narodowego Centrum Sportów Motorowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Bogusław Ulijasz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki wraz ze współpracownikami, **Adam Krzesiński** sekretarz generalny Polskiego Komitetu Olimpijskiego, **Maciej Lisicki** wiceprezydent Gdańska, **Mirosław Zdanowicz** przewodniczący Komisji Sportu i Turystyki Rady Miasta Gdańska, **Alan Aleksandrowicz** prezes zarządu Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego – InvestGDA, **Andrzej Witkowski** prezes zarządu Polskiego Związku Motorowego wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Krzysztof Majer** i **Artur Zaniewski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Witam serdecznie. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum. Czy mają państwo uwagi odnośnie do porządku obrad? Nie słyszę.

Przystępujemy do rozpatrzenia porządku dziennego posiedzenia. Będziemy dyskutowali na temat budowy Narodowego Centrum Sportów Motorowych. Zanim przejdziemy do omawiania tematu…

Proszę panów posłów o spokój, bo obrady Komisji rozpoczęły się i jeśli mają państwo do omówienia inne sprawy, proszę zrobić to na zewnątrz.

Witam wszystkich posłów, pana ministra Ulijasza, panią dyrektor Aleksandrę Plucińską, pana prezesa Andrzeja Witkowskiego, wiceprezydenta Gdańska pana Macieja Lisickiego oraz prezesa zarządu Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego, pana Alana Aleksandrowicza i wszystkich pozostałych gości.

Szanowni państwo, przystępujemy do omówienia punktu pierwszego – informacji na temat budowy Narodowego Centrum Sportów Motorowych. Porządek dzienny przewiduje, że omawianie tematu rozpocznie pan minister, ale chcielibyśmy oddać głos na początku przedstawicielom Polskiego Związku Motorowego. Po ich wystąpieniu ministerstwo odniesie się do przedstawionych informacji. Oddaję głos panu prezesowi.

Prezes zarządu Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, miło mi w dniu dzisiejszym po raz czwarty podczas posiedzenia Komisji zaprezentować państwu temat centrum sportów motorowych. Pragnę powiedzieć, że jest pewien progres. Zapoznałem się ze sprawozdaniem z posiedzenia Komisji z dnia 12 września 2012 roku. Zostałem poinformowany wówczas przez panią minister Muchę, iż potrzebny jest inwestor oraz wniosek o wpisanie tej inwestycji na listę zadań strategicznych polskiego sportu. Poinformowałem państwa o tym, że prace realizowane w Gdańsku są na bardzo zaawansowanym etapie. W tej sprawie odbyły się już dwie konferencje. Jeden z najwybitniejszych projektantów torów wyścigowych na świecie, pan Hermann Tilke, przedstawi koncepcję toru. Agencja funkcjonująca w Gdańsku jest spółką samorządową. Przygotowała koncepcję budowy Narodowego Centrum Sportów Motorowych.

Jako prezes Polskiego Związku Motorowego mam obowiązek stwierdzić, że infrastruktura dla sportów motorowych w Polsce, nie licząc sportów żużlowych, jest kiepska, żeby nie powiedzieć, że bardzo zła. Dysponujemy jednym torem do wyścigów samochodowych i motocyklowych w Poznaniu – starym, wywodzącym się z dawnej fabryki Tarpan. Są tam problemy, bo mieszkańcy narzekają, iż położony jest zbyt blisko osiedli i jest przez to hałas. Inwestycja przedstawiona przez Gdańsk odpowiada wszystkim wzorom, które wymagane są przez międzynarodową organizację motocyklową i samochodową dla tego rodzaju toru. Koncepcja, którą przedstawił pan Tilke, nie może zostać państwu zaprezentowana z powodów technicznych. Bardzo tego żałuję, gdyż uświadomiłaby państwu posłom zaawansowanie naszych prac.

Jakie cele stawiamy przed związkiem i o co prosimy Komisję? Po pierwsze, potrzebujemy poparcia, aby nasza inwestycja znalazła się na liście tych, o znaczeniu strategicznym dla polskiego sportu. Tego rodzaju lista obejmuje obecnie inwestycje do 2015 roku. Chcielibyśmy, aby związek wystąpił w 2015 roku z propozycją, aby na nowej liście, która będzie obowiązywała od 2016 roku, ten projekt został uwzględniony. Pragniemy również, aby inwestycję uznano za ponadregionalną – tak jak Stadion Narodowy. Byłoby to narodowe centrum tej dyscypliny.

Chciałbym podkreślić również aspekt związany z bezpieczeństwem na drogach. Wiemy, że w naszym kraju nie jest specjalnie bezpiecznie – z punktu widzenia wypadkowości jesteśmy na szarym końcu. Nie mamy toru, który pozwalałby na doskonalenie techniki jazdy, tak, jak jest na całym świecie. Pragnę dodać, że nasi sąsiedzi – Czechy, Słowacja, Węgry oraz dawna część NRD – na przełomie ostatnich 20 lat wybudowali tory dla wyścigów samochodów i motocykli. Jesteśmy jedynym krajem, który nie dysponuje takim obiektem.

Poparcie samorządu gdańskiego dla naszej inicjatywy uważam za konieczne. Jako prezes PZM deklaruję, że w przyszłym roku wystąpimy o wpisanie tej inwestycji na listę tych, o znaczeniu strategicznym dla polskiego sportu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Jako mieszkaniec Wielkopolski i osoba, która często przejeżdża koło poznańskiego toru chętnie włączę się do dyskusji. Czy pan wiceprezydent chce zabrać głos? Proszę bardzo.

Wiceprezydent Gdańska Maciej Lisicki:

Proszę państwa, miasto Gdańsk ma ambicje, aby uczestniczyć w tym projekcie. Uczestniczymy w inicjatywie praktycznie od jej rozpoczęcia. To bardzo istotne. Wydzielamy dla niej teren o powierzchni 500 ha, który jest własnością gminy. Od około ośmiu lat dysponujemy planem miejscowym dla tego terenu, który przewiduje dla niego funkcję toru sportów motorowych. Należy zrealizować szereg prac studialnych. Cały czas na bieżąco współpracujemy z Polskim Związkiem Motorowym. Liczymy na państwa przychylność, gdyż uważamy, że ten projekt ma szanse na realizację. Ważne jest, że nie budzi on większych konfliktów społecznych. Teren dedykowany centrum nie jest zamieszkały, a więc hałas nie będzie nikomu przeszkadzał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Panie prezesie, jeśli chodzi o teren niezamieszkały, koło toru w Poznaniu są ogródki działkowe. Graniczy on również z lotniskiem. Jeśli chodzi o uciążliwość torów, mieszkańcy potrafią usłyszeć hałas z bardzo daleka. Czy pan prezes chciałby zabrać głos?

Prezes zarządu Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego-InvestGDA Alan Aleksandrowicz:

Witam państwa. Chciałbym podzielić się z państwem naszymi uwagami na temat projektu. Pragnę zaznaczyć, że naszym wspólnym celem jest wpisanie tego projektu do planu inwestycji strategicznych w Polsce. Jeśli chodzi o jego miejsce oraz czas budowy, to przyjdzie później. Najważniejsze jest, aby potrzeba tej inwestycji została dostrzeżona. W materiałach mogą państwo przeczytać, że część imprez samochodowych i motorowych odbywa się za granicą – głównie w Czechach, na Słowacji, w Niemczech i na Węgrzech. To o czymś świadczy.

Krótko opowiem o naszej sytuacji. Mamy teren, który przeszedł weryfikację dwóch grup projektowych, jakie wiodą prym wśród projektantów torów motorowych. Wstępną analizę i audyt terenu zrobiła grupa Apex z Wielkiej Brytanii, a koncepcję przygotował sam Tilke. Analizy te potwierdziły słuszność koncepcji. O co nam chodzi? O tor o długości powyżej 4 km, na którym można będzie organizować wydarzenia akredytowane i uznane przez FIA i FIM, czyli mające charakter międzynarodowy.

Z przeprowadzonych przez nas analiz wiemy, że trudno będzie zorganizować tego rodzaju projekt jedynie za środki prywatne. Jesteśmy skazani na partnerstwo publiczno-prywatne. Niełatwo będzie samorządom ponieść koszty zbudowania toru. Nie mówię nawet o infrastrukturze towarzyszącej, która jest potrzebna dla imprez organizowanych i akredytowanych przez FIA i FIM. Wsparcie budowy toru – nazwijmy go torem Kubicy – jest bardzo potrzebne. Jesteśmy na etapie skomplikowanych analiz środowiskowych. Tak jak powiedział pan przewodniczący, to najtrudniejsza kwestia – głównie analizy akustyczne i oddziaływanie hałasu. Uważamy, że jest to projekt istotny dla sportów motorowych w kraju. Zabiegamy o to, aby państwo posłowie uznali go za strategiczny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Bardzo dziękuję. Myślę, że należy oddać teraz głos panu ministrowi. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Bogusław Ulijasz:

Panie przewodniczący, panie prezesie, Wysoka Komisjo, projekt, którego zarys nam państwo przedstawili, jest niewątpliwie interesujący. Wszystko rozbija się o pieniądze. Podam tylko 2-3 liczby, które uświadomią państwu jak kosztowna jest to inwestycja. Według materiałów, które otrzymaliśmy, budowa nowego centrum sportów motorowych kosztowałaby około 100 mln euro, bez hotelu. Pragnę dodać, że jeśli policzymy wszystkie nasze środki na inwestycje w roku 2014 – program wojewódzki, remontowy, szkolny, tenisowy, lekkoatletyczny i strategiczne – kwota na 750 inwestycji wynosi 344,5 mln zł. Na budowę toru potrzebowalibyśmy 100 mln euro.

Nie otrzymaliśmy jeszcze wniosku w tym zakresie. Gdy wpłynie on do resortu będziemy mogli się do niego ustosunkować. Rozumiem, że rozważalibyśmy jedynie kwestie dotyczące części sportowej, a nie hotelu i zaplecza. Obawiam się, że udźwignięcie takiej inwestycji, nawet w programie strategicznym, byłoby trudne. Mogę państwu przedstawić, jaki jest poziom środków przeznaczonych na inwestycje strategiczne. W roku 2014 na ten cel przewidzieliśmy 114,5 mln zł. W roku 2015 będzie to 145 mln zł. Gdybyśmy chcieli sfinansować ten projekt choćby w części, musielibyśmy zrezygnować z 750 inwestycji na terenie całego kraju.

Mamy również inny problem, o którym chciałbym poinformować Wysoką Komisję. Zapewne na etapie projektowania okaże się, czy dofinansowanie tego przedsięwzięcia ze środków FRKF nie będzie naruszało zasad dozwolonej pomocy publicznej. Gdy będziemy mieli kompletny projekt, będziemy mogli wystąpić do UOKiK z zapytaniem – czy takie dofinansowanie w partnerstwie publiczno-prywatnym nie naruszy zasad pomocy *de minimis*?

Nie chciałbym przytaczać innych argumentów. Większość obiektów, które powinny znaleźć się w tym projekcie, ma charakter komercyjny – hotel, park rozrywki, dom klubowy, zabudowa usługowa. W naszych projektach nie znajdujemy możliwości finansowania tego rodzaju przedsięwzięć. Sama idea stworzenia tego typu toru jest dobra i resort byłby zadowolony. Możliwość finansowania budowy ze środków ministerstwa jest znikoma. Jeśli wpłynie wniosek i Komisja się nad nim zastanowi, wiele się zmieni. Moje czarnowidztwo wynika z tego, jak obecnie przedstawiają się realia. Może są jeszcze jakieś argumenty, o których nie mamy pojęcia. Chciałem przedstawić Wysokiej Komisji jedynie problemy, które są związane z finansowaniem takiego przedsięwzięcia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Bardzo dziękuję. Zanim przejdziemy do dyskusji, musimy zdać sobie sprawę, że to niełatwy projekt, zwłaszcza ze względu na jego skalę. Spoglądam w stronę pana wiceprezydenta Gdańska. Samorząd pokazał, że potrafi realizować duże projekty – Baltic Arena, Ergo Arena. To dobre przykłady, inwestycje za 300 mln zł. Zanim przejdziemy do dyskusji, głos chciał zabrać pan prezydent.

Wiceprezydent Gdańska Maciej Lisicki:

Mam jedną uwagę. Pan minister odniósł się do projektu jedynie w kontekście finansowym. Szczerze mówiąc, lekko się uśmiechałem, gdy mówił pan o 100 mln euro. Nasz kraj, państwo i samorządy na obiekty infrastruktury sportowej wydały kilkanaście miliardów złotych. Same stadiony we Wrocławiu i w Gdańsku kosztowały 2 mld zł. Stadion Narodowy 2 mld zł. Wydano więc 4 mld zł na stadiony. Mówimy o kolejnym projekcie rangi narodowej. Centrum sportów motorowych w Polsce nie ma. Jeśli zderzymy sfinansowanie go z 2 mld zł przeznaczonymi na jeden stadion, nie wygląda to tak kosztownie. Ktoś stwierdził, że jest on potrzebny i zdecydował się na inwestycję. Podobnie jest w tej sytuacji. Panie ministrze, oczekiwałbym merytorycznej opinii – czy tego rodzaju obiekt jest potrzebny? Wtedy zaczniemy wspólnie szukać środków finansowych. Jeśli nie, to nie warto o nim gadać.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Jako Wielopolanin pragnę dodać, że dysponujemy takim obiektem – jest to tor poznański. Myślę, że należy wywołać tego rodzaju dyskusję. Kiedyś prace zostały rozpoczęte przez firmę Tarpan, Należy brać pod uwagę ten tor oraz funkcjonującą tam infrastrukturę. Przypominam, że 2 km dalej znajduje się zjazd na autostradę, dwupasmowa droga. Przecież te inwestycje były realizowane również na potrzeby Euro. Do lotniska jest kilkaset metrów. Lokalizacja jest niepowtarzalna.

Chciałbym zadać pytanie panu prezesowi. Z punktu widzenia promocji naszego kraju ten projekt jest ważny, da nam możliwość organizacji imprez wysokiej rangi w sportach motorowych. To nie podlega dyskusji. Dostrzegamy efekt Euro i to, jak zyskała na tym turystyka. Dlaczego nie zwrócić uwagi na projekt, który był zrealizowany kilkanaście lat temu? Dysponujemy obiektem, ale ulega on stopniowej degradacji. Proponują państwo budowę nowego obiektu od zera. W Poznaniu obiekt funkcjonuje od kilkudziesięciu lat. Może powinniśmy pomyśleć o budowie centrum tam, gdzie jest już tor, panie prezesie? Taki jest mój głos w tej dyskusji. Zanim udzielę głosu panu prezesowi, wypowiedzieć chciał się pan poseł Tomaszewski.

Poseł Tadeusz Tomaszewski (SLD):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo samorządowcy, panie prezesie, projekt Narodowego Centrum Sportów Motorowych przygotowany wspólnie przez agencję, samorząd oraz polski związek sportowy jest przedmiotem naszego zainteresowania podczas posiedzeń Komisji od kilku lat. Stanowisko przedstawione przez pana ministra jest nowym podejściem do sprawy. Do chwili obecnej pana poprzednicy nie spoglądali na ten projekt w ten sposób. Uznawali oni, że jest to koncepcja, nad którą warto pracować. Przede wszystkim podkreślano potrzebę jednoznacznego stanowiska samorządu. Można było je dostrzec w dniu dzisiejszym. Trzeba wziąć pod uwagę fakt, że środki z dopłat do gier liczbowych z Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej są przeznaczane na rozwój i modernizację bazy sportowej – 2/3 przeznaczane jest na inwestycje terytorialne w ramach programów wojewódzkich, a 1/3 stanowią wydatki w ramach inwestycji strategicznych.

Panie przewodniczący, popieram, aby myśleć o torze w Poznaniu, ale w zupełnie innym kontekście. Tam nie ma możliwości zrealizowania takiego projektu. Jak pan wie, od wielu lat nie minister, ale polskie związki sportowe występują z wnioskami o umieszczenie inwestycji o strategicznym znaczeniu w planie. To one ustalają hierarchię, np. w przypadku boiska ze sztuczną nawierzchnią do hokeja na trawie w Toruniu, czy toru w Poznaniu. Myślę, że w dniu dzisiejszym powinniśmy rozważać propozycję, którą nam przedłożono. Koncepcja nam przedstawiona w części dotyczy sportu. Zgadzam się pod tym względem z panem ministrem – ona mogłaby być finansowana ze środków FRKF. Jest tam tor curlingowy, tor żużlowy i jeszcze kilka innych. Gdy stworzony zostanie wstępny projekt finansowy będzie wiadomo, co ile będzie kosztowało. Oczywiście byłbym gorącym zwolennikiem wsparcia dla projektu, pod warunkiem, że jest on dojrzały i nasze pieniądze będą dla niego wartością dodaną w części sportowej. Nie są to pieniądze wyjściowe dla projektu.

Już raz budowaliśmy w Pruszkowie znany obiekt sportowy. Przychodził do nas minister, przychodzili prezesi, prosząc o trzy lub nawet czterokrotne zwiększenie finansowania. Przewaga obecnego wstępnego projektu nad tamtym jest taka, że wtedy realizował go samodzielnie polski związek sportowy, z inicjatywy prezesa. Brak doświadczenia inwestycyjnego i rozeznania spowodował obecną sytuację. W tym przypadku mamy do czynienia z partnerem publicznym, który ma na koncie wiele osiągnięć infrastrukturalnych i zainwestował już znaczące środki finansowe. Samorząd z pewnością nie przeznaczy na ten cel pieniędzy, jeśli nie będzie miał pewności realizacji. Działania miasta są pod większą kontrolą publiczną, niż środki ministerstwa. W kręgu inwestycji strategicznych, zwłaszcza przez podmioty podległe ministrowi, opóźnienia w realizacji bywają znaczące.

Konkludując, nie wiem czy już na tym etapie, gdy będziemy wiedzieli jaka część projektu przeznaczona będzie na cele sportowe i ile będzie kosztowała, nasza Komisja powinna udzielić wsparcia temu projektowi, zwracając się do ministra. Pan prezes Andrzej Witkowski powiedział, że chodzi o lata 2016+. Nikt rozsądny nie będzie wnioskował o to, aby 80% środków na inwestycje przeznaczyć na Centrum Rozwoju Sportów Motorowych. Jest to niemożliwe. Na przełomie 3 lat – 2016-2019 – przeznaczenie pieniędzy na tę inwestycję strategiczną w zakresie sportowym, jest możliwe. Jestem przekonany, że do tej pory pan minister upora się z finansowaniem Stadionu Narodowego, który kosztuje 25 mln zł. Nie będzie konieczne zabieranie środków z FRKF na ten cel i pieniędzy na inwestycje sportowe będzie więcej.

Prawem Kaduka, po raz trzeci sięga się po pieniądze z tego funduszu na cele inne, niż przewidywane. Ktoś mógłby powiedzieć, że rząd ma do tego prawo. Tak jest, może to zrobić wykorzystując ustawę okołobudżetową. Jeśli rząd uważa, że w perspektywie czasu należy to rozwiązanie utrzymać, to należy wprowadzić rozwiązanie kompleksowe, a nie co roku zabierać pieniądze z tego funduszu, gdy mamy inne, nieprzewidziane wydatki. W latach 2010-2012, gdy rozmawialiśmy o Euro, nikt nie mówił o tym, że będzie trzeba finansować stadion z budżetu, kosztem środków z FRKF.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pan prezydent wspomniał o wkładzie ze strony samorządu. W dniu dzisiejszym uzyskałem opinię z Biura Analiz Sejmowych na temat wydatków jednostek samorządowych na kulturę fizyczną i sport w latach 2010-2014. W roku 2012 gminy na ten cel przeznaczyły 2,4 mld zł. Łącznie samorządy przeznaczyły na to 4,6 mld zł. Jeśli chodzi o rok 2013, środków było trochę mniej – 3,9 mld zł. Plan na rok 2014 jest optymistyczny – 5152 mln zł, z czego 2,3 mld zł wydatkowały będą gminy oraz miasta na prawach powiatu, czyli m.in. Gdańsk. Kwota 5 mld zł w porównaniu z tym, czym dysponuje pan minister – około 1 mld zł – jest o pięć razy wyższa. W znacznej mierze środki przeznaczane są na inwestycje i utrzymanie jednostek podległych.

Jeśli popatrzymy na finansowanie sportu i wydatki podmiotów pozarządowych, w tym klubów i stowarzyszeń, nie jest już tak wesoło. Z 5152 mln zł jest to kwota 236 mln zł. Wydatki na ten cel spadły o 50% od roku 2010. W tymże roku było to 485 mln zł, a planowane środki na obecny to 236 mln zł. Jest to niedobra tendencja. Można domniemywać, że przez to zwiększają się środki na infrastrukturę sportową. W miastach na prawach powiatu poziom środków przeznaczanych na ten cel, mając na względzie również Gdańsk, jest atutem tego rozwiązania. Dzięki temu w prace można włączyć również podmioty komercyjne. Nie będzie dochodziło do sytuacji, tak jak w przypadku toru w Pruszkowie – gdzie związek poległ i do dnia dzisiejszego nie może poradzić sobie z długami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jan Tomaszewski chce zabrać głos.

Poseł Jan Tomaszewski (niez.):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni goście, koleżanki i koledzy, mam kilka pytań. Przepraszam, ale jestem laikiem w tej kwestii. Od pana przewodniczącego dowiedziałem się, że w Poznaniu jest jakiś tor.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Tak, to prawda.

Poseł Jan Tomaszewski (niez.):

Chciałbym dowiedzieć się czegoś o torze w Kielcach. Podobno tam również miał być tor F1 i F2.

Jeśli chodzi o koncepcję, chciałbym państwu coś uzmysłowić. Nazwa „narodowe centrum" zobowiązuje państwo i Skarb Państwa do jego utrzymania. Tak jest – Stadion Narodowy, Opera Narodowa, Teatr Narodowy, Muzeum Narodowe. Czy jeśli na torze będą odbywały się zawody F1, to jesteśmy w stanie je zorganizować? Ile kosztuje sprowadzenie F1 do Polski? Ile kosztują wyścigi samochodów i motocykli? Czy na tym się zarabia, a może tylko promuje miasto lub kraj? Rozumiem, że koncepcja tego toru jest komercyjna – centrum szkolenia technik jazdy, dom klubowy w kształcie samochodu, park rozrywki, hotel z terenami zielonymi, salony dilerskie. Dlaczego o tym wspominam? Stadion Narodowy – mówiłem o nim „przekręt narodowy" – wybudowano, ale nie zainteresowano się o jego stronę komercyjną, nie przedstawiono rachunku zysków i strat. Poprzedni operator skupił się jedynie na wybudowaniu stadionu za 2 mld zł, a 70 tys. m^2 powierzchni użytkowej do dnia dzisiejszego nie udało się zagospodarować. Czy mają państwo koncepcję zysków i strat? Kto poniesie te straty? Jeszcze raz podkreślam, że centrum narodowe byłoby na garnuszku budżetu państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan poseł.

Poseł Zbigniew Babalski (PiS):

Wypowiem się bardzo krótko. Panowie posłowie niemal wyczerpali temat. Panie ministrze, pragnę potwierdzić to, co powiedział poseł Tomaszewski. Ósmy rok uczestniczę w pracach tej Komisji. Pan prezes odwiedza nas już czwarty raz. Zawsze przychodził pan z propozycjami, szukał rozwiązań, a nie tylko wyciągał rękę po pieniądze. Po raz pierwszy rozwiązanie jest konkretne i ma pan partnera – najbardziej wiarygodnego, jaki pojawił się po 1989 roku, czyli samorząd. Z takim partnerem łatwiej jest zawrzeć układ, niż z prywatnym przedsiębiorcą. Jest to niezwykle wartościowy kapitał, panie ministrze. Nie chcę, aby pan się obraził, ale jestem nieco zniesmaczony jednoznacznym stanowiskiem zawartym w przedstawionym Komisji piśmie. Nie pozostawia pan żadnych złudzeń. W sposób jednoznaczny udziela pan odpowiedzi i wylicza błędy, z którymi nie do końca się godzę. Takie centrum otwiera szansę dla sportów motorowych w Polsce. To ogromny obszar do zagospodarowania. Partner jest niezwykle wiarygodny – to silny samorząd. Pan przewodniczący również podawał przykład Wielkopolski.

Panie ministrze, może warto po wielu latach pracy nie przekreślać tego wszystkiego? Jeden z argumentów dotyczących komercji w sportach motorowych nie jest zbyt trafny. Panie ministrze, zapytam pana wprost – jaki sport obecnie nie jest komercyjny? Nie ma takich sportów. Idea olimpizmu również powoli ginie. Sportowcy powinni być nagradzani, w szczególności najlepsi. Pieniądze są bardzo duże. Argument, że centrum ma komercyjny charakter nie jest właściwy. Mamy przykłady, że o wiele mniejsze pieniądze ubiegali się organizatorzy Mistrzostwa Świata w Piłce Siatkowej, Wielkiego Szlema i nie otrzymywali z ministerstwa wsparcia – mówiono o komercji. Ze smutkiem informuję – nie zmieniam tematu – że prawdopodobnie w Starych Jabłonkach w przyszłym roku organizatorzy nie dadzą rady sami sfinansować imprezy.

Nie chodzi o inwestycje w cyklu rocznym. Proponuję, aby do tematu podejść rozważniej. Nie jest konieczne składanie deklaracji, ale należy poważnie porozmawiać z partnerami – Polskim Związkiem Motorowym, Urzędem Miasta Gdańska i poszukać rozwiązań rozpisanych na kilka lat. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Teraz oddaję panu prezesowi i panu prezydentowi głos. Czy samorząd, poza oddaniem gruntu na potrzeby związku przewiduje udział finansowy w projekcie? Bardzo proszę.

Wiceprezydent Gdańska Maciej Lisicki:

Pan prezes odniesie się do tematu uwaga do projektu, a ja w tym czasie przygotuję się do odpowiedzi na to pytanie.

Prezes zarządu PZM Andrzej Witkowski:

Dziękuję. Muszę powiedzieć, że jestem zdruzgotany stanowiskiem ministerstwa. Muszę powołać się na nazwiska, bo dysponuję dokumentacją w tym zakresie. Minister Drzewiecki prosił mnie o zorganizowanie spotkania z Kubicą. Wszyscy chcą się z nim spotykać. Po spotkaniu minister powiedział – Andrzeju w 2012 kończymy Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej i weźmiemy się za budowę stadionu – ja to prowadzę. Ministra Drzewieckiego nie ma – przyszła pani minister Mucha. Dwa lata temu powiedziała – pierwszy raz o tym słyszę, nikt mnie nie poinformował, powołam komisję z udziałem pana Witkowskiego i zobaczymy co będzie dalej.

Poseł Tadeusz Tomaszewski (SLD):

Spotkanie się odbyło?

Prezes zarządu PZM Andrzej Witkowski:

Ależ skąd. Stanowisko było analogiczne. Sekretarz stanu pan Karpiński przyjechał na konferencję do Gdańska. W obecności marszałka Senatu powiedział, że w pełni popiera ideę budowy centrum. Podobnie mówił w ministerstwie, podczas kolejnego spotkania. Jeszcze w 2006 roku odbyło się spotkanie przewodniczącego komisji sportu Gdańska z prezydentem Adamowiczem na torze Magny-Cours we Francji. Chcieliśmy dowiedzieć się, jak wygląda sytuacja tam, gdzie prowadzone są zawody F1. Zmieniony został plan zagospodarowania przestrzennego, wszystko zostało uregulowane. W roku 2014 dowiadujemy się, że ministerstwo nie widzi szans na realizację projektu. Po co mi takie ministerstwo? Po to, aby robić kontrole w związku? Sporty motorowe w Polsce są na wysokim poziomie – mamy najlepszych żużlowców. W Polsce organizujemy rajd, który jest rundą mistrzostw świata. Tylko osiem krajów Europie realizuje rajdowe mistrzostwa świata.

W dniu 18 kwietnia zaproszę Wysoką Komisję na *Grand Prix* na Stadionie Narodowym w Warszawie. Wczoraj od ministra Biernata dowiedziałem się, że jest to impreza komercyjna. Zapytałem – panie ministrze, jakie imprezy przewiduje pan w przyszłym roku? Odpowiedział – hokej, drugą ligę. Na miłość boską, po co zawracać głowę polskiemu związkowi sportowemu staraniami o mistrzostwa? Przecież nie robi się tego dla mnie.

Jeśli chodzi o tory, to znajdujący się w Kielcach zajmuje drogę publiczną Kielce–Łódź. Jeśli chce się przeprowadzić zawody, trzeba zamknąć drogę. Dodatkowo jest tam taki drzewostan, że ochrona środowiska nie pozwoli go wyciąć. Można uprawiać tam tylko carting. Tor umiera. W Poznaniu, panie pośle, sprawy własnościowe nie są uregulowane od 20 lat, bardzo mi przykro, że pan o tym nie wie. Znalazł się spadkobierca. Państwo w 1946 roku odebrało ten teren osobom prywatnym, z przeznaczeniem na budowę szpitala. Sytuację ratuje jedynie lotnisko, które również ma nieuregulowane prawa własnościowe. Pojawili się spadkobiercy, proces trwał 7 lat. Klub wielkopolski jest tylko użytkownikiem toru. Nie może prowadzić inwestycji, bo nie są uregulowane sprawy własnościowe. Na wielkopolskim torze próbujemy coś robić, prowadzimy mistrzostwa Polski, ale to dziadostwo. Nawet Słowacy, Czesi i Węgrzy są od nas lepsi – Węgrzy mają trzy tory.

Muszę powiedzieć, że jeśli ministerstwo ma takie stanowisko, to ręce opadają. Gdańsk przedłożył ofertę i wydawało mi się, że Wysoka Komisja w dniu dzisiejszym ją poprze. Jest inwestorem o znaczeniu strategicznym. W 2016 roku ta inwestycja powinna zostać wpisana na listę strategicznych.

Mówili państwo o kwocie 100 mln euro. Naprawdę chodzi jednak o 100 mln zł – tyle kosztuje wybudowanie 4,5 km drogi. Przedstawiciel Lotosu, który nas odwiedził, powiedział: „My produkujemy najlepszy asfalt na świecie. Zrobimy tor cartingowy o długości 1200 m dla celów reklamowych”. Wybudowanie 4,5 toru kosztuje 100 mln zł. Przy wkładzie samorządu i ministerstwa nie będzie stać kraju na wybudowanie toru? Należy o tym powiedzieć – PZM nie powinien starać się o organizację imprez, bo to nikogo nie interesuje, ani nie powinien mieć toru, chyba że ktoś go prywatnie zbuduje.

Na świecie tory budowane są przez fabryki samochodów – niestety ich nie mamy, jedynie montownie. Tory budują również władze samorządowe i ministerstwa. Muszę prosić, aby nie traktować centrum jako sprawy Gdańska, ale jako kwestię narodową. Mamy najstarszy rajd na świecie. Po rajdzie Monte Carlo, jest Rajd Polski. Mieliśmy

wybitnych zawodników w sportach motorowych – Zasadę, Bublewicza, a obecnie Kubicę. W sportach motocyklowych również. Naglę dowiaduję się, że ministerstwa to nie interesuje. Po co przez 8 lat chodziliśmy i poszczególni ministrowie mówili nam, że to dobra propozycja, ale na kolejne lata? Co ma być uwzględnione w zadaniach strategicznych na 2016 rok? Jestem zaskoczony stanowiskiem ministerstwa, które jest odmienne od tego, co zostało zawarte w dokumentach Sejmowych. Dziękuję bardzo i przepraszam za mój podniesiony ton głosu.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję. Głos ma pan prezydent, a następnie pan prezes, pani Marczułajtis i pan minister.

Wiceprezydent Gdańska Maciej Lisicki:

Przekażę głos panu prezesowi Aleksandrowiczowi, który opowie o przewidywanym wkładzie miasta. Kluczowy jest fakt, że państwo wraz z ministerstwem muszą wspólnie rozstrzygnąć, czy takie centrum jest w Polsce potrzebne. Chcielibyśmy, aby takie centrum było w Gdańsku. Może nawet przechwycimy ideę Starych Jabłonek. Jest to kwestia ambicji. Każde miasto chce uzyskać imprezy sportowe, walczymy o wszystkie. Decyzja strategiczna polega na tym, czy chcemy mieć takie centrum w Polsce. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu GARG-InvestGDA, Alan Aleksandrowicz:

O to chodzi. Podzieliliśmy się w dniu dzisiejszym z państwem informacją o stanie przygotowań. Nie ukrywamy, że prace analityczne i przygotowawcze oraz kolejne koncepcje przygotowane przez Tilkego oraz akustyków z Niemiec zaczynają kosztować i to dużo. Wkrótce przystąpimy do pogłębionych analiz i raportu środowiskowego dla projektu oraz studium wykonalności z biznesplanem. Nie mając nawet promyczka nadziei, że ten projekt uznany zostanie w Polsce za strategiczny, mamy obawy czy należy dalej się w niego angażować. Nie chcemy zawłaszczyć go tylko dla Gdańska. Pokazujemy jedynie, że jeśli taki projekt powstałby gdziekolwiek, należy go wspierać.

Jeśli chodzi o koszty, nie chcieliśmy zanudzać państwa kosztorysami i szacunkami przygotowanymi przez projektantów. Kwota 100 mln euro dotyczy nie tylko toru o długości 4335 m, ale wszystkich pozostałych obiektów sportowych – stadionu żużlowego, toru motokrosowego, cartingowego, do wyścigów na ¼ mili oraz elektroniki i infrastruktury technicznej. Tor, jeśli powstanie, musiałby być wsparty środkami centralnymi i kosztowałby 100 mln zł. Mamy świadomość, że wsparcie będzie jedynie współfinansowaniem toru, a nie pokryciem kosztów inwestycji w 100%. Sprawa dotyczy 100 mln zł, które, zdaniem projektantów z pracowni Tilke, będą podobnym wydatkiem w dowolnej lokalizacji.

Dlaczego centrum ma być narodowe? Wydaje się nam, że taki obiekt byłby najważniejszy dla organizowania tego rodzaju imprez sportowych. Po tym, co zobaczyliśmy na torach w Europie, według mnie nie stać nas na organizowanie zawodów F1. To jest cel w perspektywie 10-20 lat. Naszym celem są międzynarodowe imprezy FIA i FIM, które już teraz tracimy np. F3. Pan prezes zna możliwości organizowania imprez w Polsce.

Nie zakładamy dopłacania czy utrzymywania tego obiektu ze środków publicznych na etapie operacyjnym. Wsparcie, o które zabiegamy, dotyczy jedynie powstania samego toru. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pani poseł Marczułajtis.

Poseł Jagna Marczułajtis-Walczak (PO):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie do pana ministra. Jestem w Sejmie pierwszą kadencję i pierwszy raz słyszę o tym projekcie. Mam wątpliwości, dlaczego stanowisko ministra sportu i turystyki jest w dniu dzisiejszym inne, niż zazwyczaj. Rozumiem, że pani minister również popierała ten projekt i wskazywała sposób uzyskania finansowania z budżetu państwa. Czy opinia, która została nam w dniu dzisiejszym przedstawiona, jest pana opinią, a może opinią całego ministerstwa, na czele z panem ministrem Biernatem? Przez osiem lat związek się starał i dążył do jednego celu. Przez kilka kadencji Sejmu sprawa była popierana, mówiono czego jeszcze brakuje. Teraz dowiadujemy się,

że nie ma zielonego światła w ministerstwie dla projektu. Jest to dla mnie duże zaskoczenie.

Mam pytanie do pana prezesa lub do kogoś innego z prezentujących projekt. Zabrakło mi prezentacji multimedialnej. Oczywiście pokazano montaż finansowy projektu z rozpisaniem na czterech partnerów. O jaką kwotę chodzi? Czy jest to 100 mln zł w budżecie jednorocznym, a może kwota rozłożona na lata? Pan minister powiedział nam, jaki jest budżet roczny na wszystkie inwestycje. Może jednorazowo byłby to duży wydatek, ale rozkładając go na lata – inwestycje trwają jakiś czas – udałoby się to udźwignąć? Brakuje mi planu finansowego. Jak projekt miałby wyglądać przy udziale środków rządowych? Być może nie jest to takie straszne. Oczywiście inwestycja jest kosztowna. Dla budżetu państwa, jeśli wnioskujemy o ¼ kosztów inwestycji, w rozłożeniu na 4-5 lat, będzie to do udźwignięcia. Czy odbyły się rozmowy na ten temat, skierowano pisemne wnioski do ministerstwa? A może podczas posiedzeń Komisji spotykamy się, aby słuchać o konflikcie pomiędzy ministerstwem a związkiem, bo ministerstwo jest przeciwne budowie centrum?

Pragnę zapytać Komisję, czy nie wypadałoby poddać sprawy pod głosowanie – czy popieramy ten projekt i chcemy zachęcić do niego ministerstwo, a może państwo przyjeżdżają na darmo. Panie przewodniczący, może warto złożyć dezyderat, przegłosować stanowisko Komisji w tej sprawie?

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję. Zaraz pan minister odpowie. Stanowisko pana ministra zawsze jest stanowiskiem ministerstwa. Myślę, że pani poseł doskonale o tym wie.

Poseł Jacek Falfus (PiS):

Mam pytanie do pana ministra. Nie pamiętam dokładnie, ale czy sprawa budowy Narodowego Centrum Sportów Motorowych była kiedykolwiek omawiana w toku prac naszej Komisji? Nie przypominam sobie tego faktu. Pragnę również zapytać pana ministra, czy istnieje jeszcze jakieś inne narodowe centrum sportu, które nie byłoby budowane przez ministerstwo w ramach środków na przedsięwzięcia strategiczne dla polskiego sportu? Jeśli w dniu dzisiejszym mówimy o projekcie po raz pierwszy, a pan minister Drzewiecki i pani minister Mucha wypowiadali się na ten temat wspierając przedsięwzięcie i pokazując możliwości kreowania inwestycji, jestem nieco zaskoczony stanowiskiem. Myślę, że trudno będzie uzyskać opinię w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu pana ministra.

Podsekretarz stanu w MSiT Bogusław Ulijasz:

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, jestem zaskoczony, że wygłoszone przeze mnie obawy zostały potraktowane jako kategoryczny sprzeciw. Jeśli mamy w ogóle rozmawiać o wniosku, musi on zostać złożony w ministerstwie.

Pan prezydent pytał o kwestie sportowe. Wyjaśnię jak wygląda procedura. Przedstawiłem państwu uwagi w odniesieniu do koncepcji, którą przekazano nam w formie prezentacji. W tej koncepcji zawarte są kwoty, o których mówiłem. Pragnę zwrócić uwagę na zagrożenia, o których już mówiłem. Jeśli zostanie złożony konkretny wniosek, będzie on podlegał ocenie komisji, a nie jednej osoby. Opinie Polskiego Związku Motorowego oraz Departamentu Sportu Powszechnego i Departamentu Sportu Wyczynowego będą brane pod uwagę.

Odniosłem się do koncepcji projektu za 100 mln euro. Przedstawiłem, że w tej formie możliwość sfinansowania hotelu i domu klubowego nie jest prawdopodobna. Nie oznacza to, że w przypadku złożenia wniosku nie rozpatrzymy sprawy.

Kolejna kwestia – dlaczego pan prezydent nie włączył tego wniosku do kontraktu terytorialnego? Jeśli miasto popierało projekt, można było to zrobić. Odnosiliśmy się do takich projektów i wskazywaliśmy np. że w województwie łódzkim lub innym podobne przedsięwzięcia mogą być finansowane w ramach kontraktów terytorialnych. Miasto nie złożyło takiego wniosku. Jeśli chodzi o kwestie proceduralne, gdy zostanie

złożony wniosek, odniesiemy się do niego konkretnie. Jeśli chodzi o to, czy projekt jest komercyjny, będą wątpliwości w zakresie dozwolonej pomocy publicznej.

Wybudowanie 1 km drogi o parametrach autostrady – mamy w tym zakresie siedmioletnie doświadczenie – kosztuje 40 mln zł. Dlaczego w przypadku tego toru miałoby być dużo taniej? Licząc szybko – 4x4=16, a więc 160 mln zł. Być może nie będziemy korzystali z infrastruktury bezpieczeństwa? Chyba nie. Jeśli będzie konkretny wniosek, odniesiemy się do niego. Dostrzegamy zagrożenia w przedstawionym nam projekcie. Nic poza tym.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan poseł Babalski.

Poseł Zbigniew Babalski (PiS):

Panie ministrze, nie odezwałbym się, ale pytał pan o to, dlaczego inwestycja miałaby być tańsza. Powiedziano już o tym. W życiu tak bywa, że czasem człowiek słucha uwag nie za swoje przewinienia. Pan jest obecny na sali i musi tego wysłuchać, bo jest pan przedstawicielem ministra. Może pan przeszłe decyzje ministerstwa jedynie przyjąć z pokorą. Jeśli chodzi o koszty, nie jest to również pana wina. Przypomnę ostatni raport Najwyższej Izby Kontroli. Na początku inwestycja w 2007 roku – Stadion Narodowy oraz hala kryta, tafla lodowa z 4 tys. miejsc, hala widowiskowo-sportowa na 15 tys. miejsc – miała ogólny koszt 1250 mln zł. Stadion Narodowy, z którego cieszymy się bardzo, kosztował 2300 tys. zł. Zadania zostały zredukowane, a koszty wzrosły niebotycznie. Stadion miał kosztować 600 mln zł, a kosztował ponad 2 mld zł.

Jeśli ci państwo mówią o czymś, to mają zapewnienia, albo są na tyle wiarygodni, aby przekonać pana i nas. Jeśli oczekują wydatku 100 mln zł, to chodzi tylko o tor, a nie infrastrukturę. Sprawa jest dla mnie czytelna. Tak jak mówiła pani poseł, to jest kwestia inżynierii finansowej i rozłożenia sprawy w czasie. Jeśli oczekuje pan takiego wniosku, to pan prezes i pan prezydent muszą natychmiast go złożyć. Mam nadzieję, że gdy po raz piąty przyjdą państwo na posiedzenie Komisji, decyzja zostanie podjęta. Dziękuję.

Poseł Jacek Falfus (PiS):

Pierwszy raz państwo przychodzą z tą sprawą. Poprzednio omawiane były inne sprawy, jak sądzę?

Poseł Tadeusz Tomaszewski (SLD):

Nie.

Poseł Zbigniew Babalski (PiS):

Cały czas mówiono o centrum sportów motorowych.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Myślę, szanowni państwo, że emocji powinno być mniej, a chęci do dyskusji i szukania rozwiązań więcej. To byłoby lepsze dla projektu. Obecne podejście do dyskusji nie jest konieczne. Głos ma pan poseł Tomaszewski. Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Tomaszewski (SLD):

Pani poseł Marczułajtis zasygnalizowała potrzebę sformalizowania efektu naszego spotkania. Chciałbym nieco złagodzić ten wniosek. Proszę, aby prezydium przygotowało projekt dezyderatu do ministra sportu i turystyki w sprawie wsparcia finansowego ze środków Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej części sportowej koncepcji Narodowego Centrum Sportów Motorowych w Gdańsku. To byłoby wsparcie intencyjne. Nie wiemy, jakie będą koszty. Dopiero gdy pojawi się wniosek, minister podejmie decyzję. Do chwili obecnej Komisja oraz przedstawiciele MSiT wypowiadali się pozytywnie o projekcie i oczekiwali od Polskiego Związku Motorowego konkretów. Chodziło o znalezienie partnerów samorządowych, uregulowania sytuacji prawnej gruntów oraz ich umiejscowienia w planie zagospodarowania przestrzennego. Jest to kolejna, bardziej dojrzała wersja projektu. Sądzę, że chodzi o wsparcie intencjonalne, przekazane panu ministrowi naszego stanowiska. Wtedy nasz nowy minister będzie mógł odpowiedzieć na piśmie odnosząc się do tego projektu. Dezyderat nikogo nie zobowiązuje do niczego,

ale przekazuje intencję. Minister na spokojnie, po konsultacjach będzie mógł odnieść się do propozycji.

Poseł Zbigniew Babalski (PiS):

Po raz kolejny.

Poseł Tadeusz Tomaszewski (SLD):

Tak, ale wolę taki dialog, niż jego przerwanie.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję. Taki dezyderat zostanie przygotowany, chyba że pani poseł Marczułajtis będzie miała dalej idący wniosek. Była propozycja przegłosowania opinii. Może pani poseł jeszcze się odniesie do sprawy. Zanim jednak to zrobi, pan przewodniczący chciał zabrać głos.

Poseł Jacek Falfus (PiS):

Wydaje mi się, że propozycja pana posła Tomaszewskiego jest właściwa na tym etapie. Nie powinniśmy zwlekać z dezyderatem. Jutro odbędzie się posiedzenie prezydium Komisji, wtedy poruszymy tę kwestię i spróbujemy szybko sformułować dezyderat. Dostarczymy panom prezesom oraz panu prezydentowi jego treść, aby mieli państwo świadomość, że poważnie zajmujemy się tematem. Będziemy czekali na stanowisko pana ministra, choć wydaje mi się, że trudno będzie o konkretne działania. Przedsięwzięcie wymaga poważnego potraktowania i myślę, że tak będzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję. Myślę, że dyskusja wynika również z tego, o jaką kwotę państwo aplikują. Z całym szacunkiem, ale jest duża różnica pomiędzy 100 mln zł a 100 mln euro, jeśli wiemy jakim budżetem dysponuje ministerstwo w zakresie inwestycji strategicznych w skali roku. Jest to absolutnie kluczowa sprawa. Dla posłów Komisji ważne będzie przedstawienie konkretnej kwoty aplikacji. Mamy świadomość, że od pewnych środków się rozpoczyna, a później wymiar finansowy inwestycji może wzrosnąć. Czy pani poseł Marczułajtis chce zabrać głos?

Poseł Jagna Marczułajtis-Walczak (PO):

Panie przewodniczący uważam, że dezyderat wystarczy. Czekamy również na wniosek pana prezesa i pana prezydenta. Wtedy po raz kolejny będzie można przystąpić do dyskusji i Komisja podejmie kolejne kroki, jeśli będzie taka konieczność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję, pani poseł. Pan minister prosił o głos.

Podsekretarz stanu w MSiT Bogusław Ulijasz:

Pragnę podać informację, że pod koniec listopada w naszym resorcie będziemy weryfikowali listę projektów strategicznych. Nie wiem, czy państwo zdążą przedstawić do tego czasu konkretną propozycję. Wtedy będziemy mogli się do niej odnieść. W obecnym kształcie to jest komercja i nie będziemy mogli tego sfinansować. Fragment sportowy jest czymś, do czego się odniesiemy.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu GARG-InvestGDA, Alan Aleksandrowicz:

Myślę, że zamieszanie wokół kwot wynika z tego, że do ministerstwa dotarła również koncepcja firmy Tilke, która obejmowała wszystkie wspomniane wcześniej funkcje. Koszt wynosił 100 mln euro. Tor jest tylko częścią tej koncepcji. Proces inwestycyjny w każdej lokalizacji trwa średnio 4 lata. Projektowanie i postępowanie środowiskowe, konsultacje społeczne i uzgodnienia trwają 1,5 roku, a minimum 2 lata realizacja. Nie jest to jednorazowe uderzenie w budżet państwa. Naszą intencją była próba namówienia państwa do sformalizowanego wsparcia naszych starań i uzyskanie wstępnego stanowiska ministerstwa, że jest sens składać ten wniosek i istnieje szansa na jego pozytywne rozpatrzenie.

Jeśli chodzi o 40 mln zł na 1 km autostrady, odnosi się to do kategorii dróg KR5 i KR6, ciężkiego ruchu samochodowego, tirów, przy potężnych obciążeniach na osi. Tor jest inaczej budowany niż autostrady. Wiemy, jakie są koszty. Nie jest to nawet 50% wspomnianej kwoty. Należy pamiętać, że autostrady również obejmują mosty. W tym przypadku nie będzie tego.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie prezydencie.

Wiceprezydent Gdańska Maciej Lisicki:

Dziękuję. Słowo do pana ministra – gdybyśmy nie mówili o narodowym centrum sportu, to ja bym nie przyjeżdżał do Sejmu. Gdybym dla mieszkańców Gdańska miał wybudować tor do szybkiej jazdy, nie pytałbym państwa o zdanie. Zrobilibyśmy to we własnym zakresie. Każdy musi wiedzieć, za co odpowiada. Nie będzie tak, że miasto Gdańsk z województwem pomorskim wybudują narodowe centrum sportu, aby pan minister mógł przyjechać się polansować. Tak nie będzie. Albo mówimy o projekcie narodowym, państwowym, gdzie pełnimy rolę służebną, oddajemy grunt, partycypujemy w kosztach, albo o projekcie lokalnym. Wtedy nie musimy odwiedzać Warszawy, korzystamy ze środków własnych i robimy projekt na miarę potrzeb. My nie potrzebujemy 4 km toru dla Gdańskich kierowców. Dla nich budujemy drogi i tunele. Obiekt byłby na skalę ogólnopolską i dlatego potrzebujemy wsparcia.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję. Poproszę jeszcze pana prezesa o odpowiedź – jaki jest realny model finansowy przedsięwzięcia? Mówimy o wspomaganiu projektu przez Ministerstwo Sportu i Turystyki. Jest to jednak tylko część środków, gdyż przedsięwzięcie jest gigantyczne. Jeśli mówimy tylko o pasie drogowym za 100 mln zł, pozostaje wiele innych elementów tej inwestycji. Mówili państwo, że takie tory budują koncerny samochodowe. Niestety nie ma ich u nas w kraju. Myślę, że Lotos czy Orlen byłby zainteresowane projektem. Jak przedstawia się model partycypacji? Jakich partnerów można by pozyskać dla przedsięwzięcia? Panie prezydencje, nie chcę polemizować, ale kontrakty regionalne, które Rada Ministrów przyjęła wczoraj, uwzględniają nie tylko regionalne projekty, ale również przedsięwzięcia strategiczne z punktu widzenia całego kraju, choć znajdują się w jednym z województw. Panie prezesie, to da się połączyć. W kontraktach uwzględnione są środki centralne. Jedno drugiego nie wyklucza. Szukajmy wspólnych rozwiązań, a nie podziałów. Kwestia montażu finansowego bardzo nas wszystkich interesuje.

Prezes zarządu GARG-InvestGDA, Alan Aleksandrowicz:

W chwili obecnej model, nad którym pracujemy, jaki obejmują nasze analizy, dla którego zostanie przedstawione odrębne studium wykonalności, dotyczy dużego zaangażowania środków publicznych w realizację toru i infrastruktury technicznej oraz dostępowej. Operator i inwestor przeznaczający środki na funkcje komercyjne i usługowe będzie prywatny – to model partnerstwa publiczno-prywatnego. Operator byłby również inwestorem. Elementy generujące przychody będą dotyczyły inwestora prywatnego.

Jeśli chodzi o kontrakt terytorialny, nie ukrywam, że o to zabiegaliśmy. Niestety, inicjatywa wychodzi od województw. Konkurencja pomiędzy projektami jest duża. Mają one różną rangę – począwszy od spalarni śmieci, kanalizacji, infrastruktury ciepłowniczej. Nie udało się nam wpisać projektu do kontraktu terytorialnego. Zabiegamy o niego, jako miasto Gdańsk.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję. Czy projekt został wpisany do propozycji?

Prezes zarządu GARG-InvestGDA, Alan Aleksandrowicz:

Skierowaliśmy wniosek w tej sprawie, ale w kontrakcie, jaki przedstawiono Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju, go nie było.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Oczywiście nie powoduje to, że dofinansowania nie będzie. To są najważniejsze projekty, ale gdy pojawią się dodatkowe środki, warto o nie walczyć. Na lata 2014-2020 w skali

województwa pomorskiego na inwestycje będzie około 10 mld zł. Szanowni państwo myślę, że temat został wyczerpany. Prezydium przygotuje dezyderat, który zostanie skierowany na ręce pana ministra. Oczywiście przed tym Komisja go uchwali. Pan prezes również go otrzyma. Myślę, że należy dyskutować. Wytłumaczyliśmy sobie kilka spornych kwestii. Życzę sobie, abyśmy podczas kolejnych spotkań dyskutowali dalej. Kwestia jest trudna, skala projektu jest duża. Kwota 100 mln zł to niemal roczny budżet na wszystkie inwestycje strategiczne. Trudno przekonać wszystkich, że w danym roku nic poza tą inwestycją w kraju nie będzie się robiło. Warto zabiegać i starać się o realizację projektu.

Poseł Zbigniew Babalski (PiS):

Panie przewodniczący, informuję pana, że województwo pomorskie w kontrakcie terytorialnym ma 560 mln euro do 2015 roku.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Zbigniew Babalski (PiS):

Kontrakty podpisały województwa śląskie i podlaskie. Pozostałe jeszcze nie.

Przewodniczący poseł Jakub Rutnicki (PO):

Mówiłem o 10 mld zł, biorąc pod uwagę budżet województwa wielkopolskiego na lata 2014-2020, który przewiduje 2,3 mld euro. Myślę, że budżety będą podobne, biorąc pod uwagę rozmiar województwa. Bardzo dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji.